Bijlage 10.4

Toelichting nieuwe systematiek gebruiksvergoeding

Het document 'Gebruiksvergoeding op het spoor' van 29 juni 2012 beschrijft de systematiek die ProRail heeft ontwikkeld[1] voor het vaststellen van de tarieven van een aantal van haar diensten. De vergoeding die de klanten betalen voor het gebruik van diensten wordt gebruiksvergoeding genoemd. De hoogte van de gebruiksvergoeding bepaalt het aandeel van de kosten dat door ProRail aan de markt wordt doorberekend.

Het wettelijk kader voor de tariefbepaling bepaalt dat de heffing "gelijk [dient te zijn] aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien"[2].
Het moge duidelijk zijn dat de wijze waarop aan deze eis invulling wordt gegeven, de hoogte van de heffing sterk zal beïnvloeden.

Deze bijlage geeft een toelichting op de nieuwe systematiek en geeft onder andere inzicht in de wijze waarop ProRail omgaat met het begrip 'gebruiksgerelateerd'. De stapsgewijze opbouw van deze toelichting laat zien hoe de hoogte van de gebruiksvergoeding zich verhoudt tot de totale onderhoudskosten.

Stap 1
Doel: vaststellen grondslag voor de gebruiksvergoeding.
Uitgangspunt algemeen: beheerplan 2011, jaar 2013.
Uitgangspunt vervangingsinvesteringen: gemiddelde kosten bovenbouwvernieuwing 2011-2020, onderliggers beheerplan 2011
Actie: vaststellen tijdshorizon (jaartallen, brondocumenten) van de uitgangspunten voor de berekening. Vervolgens schrappen van kosten die geen deel mogen uitmaken van de gebruiksvergoeding.

Tabel 1Fictieve uitwerking voor 2013 (mln euro) [3]

Kostencategorie	Totaal	Tussenstand	Correcties	Eindstand
Functiehandhaving	1.040	1.040	56,2	983,8
Netto-apparaatskosten	267	267	0,5	266,5
Financiële baten en lasten	41			
Functiewijziging	1.270			
Totaal	**2.618**	**1.307**	**56,7**	**1.250,3**

[1] Het betreft een voorstel dat in samenwerking met NMA als toezichthouder is ontwikkeld; de methodiek wordt nog niet toegepast
[2] EU Richtlijn 2001/14/EG; artikel 7 Heffingsbeginselen
[3] De uitwerking is gemaakt om te laten zien hoe de berekening moet worden gedaan voor een willekeurig jaar, hier 2013.

De tussenstand laat een bedrag zien van 1.307 mln euro. Hierop wordt gecorrigeerd:
Functiehandhaving
> Betuweroute: -40 mln
> Onderhoudskosten Betuweroute, Kosten beheer HSL: -16,2 mln
Netto-apparaatskosten
> Keyrail calamiteitenorganisatie: -0,5 mln

Terzijde
Als referentie voor het percentage van de uiteindelijke gebruiksvergoeding ten opzichte van de totale onderhoudskosten, gaat men uit van deze eindstand, voor deze berekening uitkomend op 1.250 mln euro.

Stap 2
Doel: vaststellen welk deel van de kosten rechtstreeks voortvloeit uit de exploitatie van de treindienst. Met andere woorden: welk deel is 'gebruiksgerelateerd'.
Uitgangspunt: bedrijfsmodel 2010

Definities:
niet-gebruiksgerelateerd: de kosten die gemaakt worden om de huidige infrastructuur gereed te hebben om treinen over te laten rijden.
gebruiksgerelateerd: kosten die direct veroorzaakt worden door het rijden van treinen en die samenhangen met het beschikbaar houden van de infra en waarbij er een relatie is met de productieomvang.

Actie 1: elimineren van kosten niet horen bij het minimum toegangspakket of tot toegang via het spoor tot voorzieningen.

Tabel 2 Fictieve uitwerking voor 2013 (mln euro)[3], Actie 1

Kostencategorie	Totaal	Correcties	Eindstand
Functiehandhaving	983,8	212,3	771,5
Netto-apparaatskosten	266,5	211,1	55,4
Totaal	**1.250,3**	**423,4**	**826,9**

Correcties Functiehandhaving
> Onderhoudskosten transfer anders dan 'schoonmaak en onderhoud': -28 mln
> Vervangingskosten anders dan bovenbouwvernieuwing: - 209 mln
> Gemiddelde vervangingskosten in plaats van de jaarschijf 2011: +25,7 mln

Correcties Netto-apparaatskosten
> Reisinfo en ondersteuning: -34 mln
> Staf, assetmanagement, ICTG: -113 mln
> 'overig' netto-apparaatskosten: -65 mln

Actie 2: onderzoek doen naar de feitelijke kosten in relatie tot de intensiteit van het gebruik (volume, tonnage). Op basis daarvan een uitspraak doen over welk deel van de kosten variabel is met het gebruik. Bij een *bepaald volume* kan de verhouding tussen vast en variabel worden uitgedrukt in een percentage.

Tabel 3 Vervolg uitwerking 2013 (mln euro), Actie 2

	Kostensoort	Grondslag		Gebruiksgerelateerd
a	Beheer en calamiteitenorganisatie	160,0	35,7%	57,1
	Kleinschalig Onderhoud	231,4	35,7%	82,6
	Grootschalig Onderhoud	129,4	35,7%	46,2
	Capaciteitsverdeling beheer[4]	1,4	35,7%	0,5
b	Bovenbouwvernieuwingen	204,7	20,1%	41,1
c	Onderhoud transfer	46,0	70,9%	32,6
d	Treindienstleiding	35,1	70,0%	24,6
e	Netverkeersl./calamiteiten/coördinatie	15,6	100,0%	15,6
	Capaciteitsverdeling aanvragen[5]	3,3	100,0%	3,3
		826,9		303,6

a. Onderhoudskosten
De verandering in kosten wordt afgezet tegen een ‘fictief dagtonnage’. Als input zijn genomen gegevens over de kosten van individuele spoorlijnen in combinatie met hun productieomvang. Uit de grafiek is af te lezen tot op welk niveau de kosten afnemen, bij een teruglopend dagtonnage; zo worden de vaste kosten bepaald. Gegeven de totale kosten kunnen de variabele kosten worden berekend door de vaste kosten in mindering te brengen. In de gemeten situatie blijkt 35,7% van de totale onderhoudskosten variabel.

b. Vervangingsinvesteringen
De toegepaste methodiek is dezelfde als bij de onderhoudskosten. In de gemeten situatie blijkt 20,1% van de kosten variabel.

c. Onderhoud transfer
De verandering in kosten wordt afgezet tegen het aantal in/uitstappers. Als input zijn genomen gegevens over de kosten per station. De uitkomst van de grafiek is dat 70,9% van de kosten variabel is[6].

---

[4] Het betreft de afhandeling van capaciteitsconflicten tussen gebruik van en werkzaamheden aan het spoor; deze kostensoort maakt eigenlijk geen deel uit van de onderhoudskosten, maar lift mee op de gevonden verhouding tussen vast en variabel.

[5] Het betreft trein- en rangeerbewegingen, onverenigbaarheden in aanvragen van spoorwegondernemingen en afhandeling van ad hoc aanvragen.

[6] De correlatie van de gegevens is op grond van de grafische weergave vastgesteld.

d. Treindienstleiding
De verandering in bezetting wordt afgezet tegen het aantal treindienstkilometers. Als input zijn genomen gegevens over de bezetting en treindienstkilometers per post. De uitkomst van de grafiek is dat 70,0% van de kosten variabel is.

e. overig
De kosten voor Netverkeersleiding etc en Capaciteitsverdeling aanvragen worden naar hun aard volledig als gebruiksgerelateerd aangemerkt.

Stap 3
Doel: toerekenen van de kosten aan de diensten die ProRail aanbiedt.
Uitgangspunt: beheerplan 2011, jaar 2013
Actie: verbijzonderen van de kosten per dienst. De kosten voor de dienst treinpad zijn een restpost.

Tabel 4 Uitkomst stap 3 (mln euro)

dienst bovenleiding[7]	41,1	14%
dienst transfer	32,6	11%
dienst opstellen[8]	12,2	4%
dienst treinpad	217,6	72%
	303,5	

Stap 4
Doel: het berekenen van het tarief per dienst. De tariefdrager dient zoveel mogelijk relatie te hebben met de kosten.

a. Bovenleiding: tarief per kWu
Transportkosten tractie-energie en onderhoudskosten bovenleiding worden in een tarief per kWu in rekening gebracht.

b. Transfer: tarief per haltering
Het tarief is gedifferentieerd naar stationsklasse (5 klassen) en treinklasse (A, B en C). De gemiddelde variabele kosten per station verschillen sterk per stationsklasse[9]. Het gemiddeld aantal in- en uitstappers kan op basis van onderzoek worden afgeleid van de treinklasse[10].

c. Opstellen: tarief per meter opstel- en rangeerspoor

[7] berekening is gebaseerd op het algemene onderhoudsmodel
[8] op basis van een eigen specifieke berekening
[9] de kosten 2009 zijn als uitgangspunt genomen
[10] de indeling naar treinklassen wordt gedefinieerd zoals opgenomen in de Netverklaring van ProRail

d. Treinpad: tarief per km
Er gelden tarieven per gewichtsklasse. Het tarief is bepaald, *rekening houdende met het degressieve verband tussen kosten en tonnage.*

Ten slotte
Bovenstaande samenvatting laat zien dat de methodiek in twee delen uiteenvalt. Stap 1 en 2 zijn bepalend voor de hoogte van de gebruiksvergoeding. Stap 3 en 4 zijn nodig om de heffing uit te drukken in een tarief per dienst.

Ten aanzien van stap 1 en 2 valt op dat systematisch is gekozen voor variabele kosten. Een groot deel van de kosten valt buiten de gestelde definitie van ‘gebruiksgerelateerd’. Het percentage van de gebruiksvergoeding ten opzichte van de totale onderhoudskosten bedraagt uiteindelijk 303/1.250 mln ofwel 24%.

De grootheden waarvoor het percentage variabele kosten wordt bepaald zijn niet altijd dezelfde als de grootheden waarvoor in stap 3 en 4 een tarief moet worden bepaald. Dit is eigenlijk alleen bij Transferkosten wel het geval. De relatie tussen gebruik en kosten wordt in stap 3 en 4 dus anders gelegd dan bij stap 1 en 2. Stap 3 en 4 zijn de feitelijke uitwerking van de onderhandelbare ruimte in de systematiek.